

Dans son action, le Conseil d'Enquête Maritime, s'efforce, par ses recommandations, de réagir contre l'inconscience, la négligence qui finit toujours par caractériser la longue pratique d'un métier, fut-il périlleux.

Ces recommandations doivent être entendues et suivies, et bien qu'elles ne comportent aucune sanction, sinon celles dont dispose le Conseil lui-même, il appartient aux autorités maritimes de tenir la main à ce qu'elles soient respectées.

En les formulant, le Conseil accomplit fidèlement sa mission.

Ce nouvel arrêt contient donc deux règles de sagesse qui, scrupuleusement observées, sont de nature à préserver nos pêcheurs de plus d'un sinistre, auxquels ils sont exposés par leur propre faute.

Du rôle d'équipage et de son importance comme document de bord.

L'origine du rôle d'équipage, document qui doit constater les conditions d'engagement des gens de mer, l'état civil de chacun d'eux, les différents lieux où le navire aborde, etc. etc. remonte au consulat de la mer, compilation des usages maritimes, sorte de code qu'ont adopté, dès le treizième siècle, la plupart des nations dont les côtes étaient baignées par la mer.

Plus tard, lorsque chaque Etat comprit la nécessité de coordonner les coutumes maritimes et de les transformer en lois, dans l'intérêt du commerce et des relations internationales, divers édits ou ordonnances maintinrent, dans les conditions imposées aux navires, l'obligation d'avoir un rôle ou contrat, certifié par les autorités maritimes, et cette obligation atteignit tous les navires de mer, qu'ils fussent bâtiments au long cours, au cabotage, ou bateaux et chaloupes de pêche.

On trouvera plus loin la raison de l'assimilation de ces derniers navires à ceux du long cours et du cabotage.

En Belgique, l'obligation du rôle d'équipage est prescrite aujourd'hui par l'article 13 de la loi du 5 juin 1928 sur le contrat d'engagement maritime.

Par l'article 4 de l'A. R. du 29 septembre 1929, les commissaires maritimes sont chargés de rédiger et de vérifier les rôles d'équipage.

En outre, l'article 14 de la loi du 5 juin 1928 (contrat d'engagement) autorise le capitaine exceptionnellement et, s'il y a urgence, à pourvoir au remplacement des marins enrôlés faisant défaut après la clôture du rôle d'équipage, jusqu'à concurrence d'un quart de l'équipage, sans l'intervention du commissaire maritime ou du consul, en observant les prescriptions des règlements en vigueur.

In zijne werking beijvert de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart zich, door zijne aanbevelingen, de zorgeloosheid en de nalatigheid tegen te werken die altijd de karakterschets zijn van de lange uitoefening van een bedrijf, al weze dit ook gevaarlijk.

De aanbevelingen moeten aanhoord en gevolgd worden en alhoewel ze geene sancties meebrengen, buiten deze waarover de Raad zelf beschikt, behoort het aan hen die de overheid over de scheepvaart uitoefenen er de hand aan te houden dat ze geëerbiedigd worden.

Door ze uit te drukken vervult de Raad trouw zijne opdracht.

Dit nieuw arrest bevat dus twee regelen van bezadigdheid die, nauwkeurig nagekomen, van aard zijn onze visschers te behoeden voor meer dan een onheil waaraan zij, door hun eigen schuld, aan blootgesteld zijn.

Van de monsterrol en van hare belangrijkheid als scheepsbescheid.

De oorsprong van de monsterrol, document dat dient tot het vaststellen der voorwaarden van aanmonstering der zeelieden, hunnen burgerlijken stand, de verschillende aanlegplaatsen, enz., klimt op tot het Consulaat der zee, verzameling der gebruiken, soort wetboek, aangenomen sedert de XIII^e eeuw, door bijna al de landen die door de zee bespoeld waren.

Later, toen elke Staat het nuttig oordeelde de gebruiken der zee te ordenen en om te zetten in wetten, in het belang van den handel en de internationale betrekkingen, behielden zekere verordeningen, in de voorwaarden opgelegd aan de schepen, de verplichting eene monsterrol, bevestigd door de overheid, te bezitten. Deze verplichting trof al de schepen, deze ter lange omvaart, ter kustvaart en de visschersschepen.

Verder zal men de reden vinden van de gelijkstelling dezer laatste schepen met die ter lange omvaart of ter kustvaart.

In België is heden de verplichting van de monsterrol voorgeschreven door artikel 13 van de wet van 5 juni 1928 (Arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst).

Door artikel 4 van het K. B. van 29 September 1929, zijn de waterschouten belast met het opmaken en nazien van de monsterrollen.

Doch volgens artikel 14 van de wet van 5 juni 1928 (Arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst) mag de kapitein, bij uitsondering, en in dringende gevallen, overgaan tot de vervanging der aangemonsterde zeelieden die ontbreken na het afsluiten van de monsterrol, voor ten hoogste een vierde van de bemanning, zonder de tusschenkomst van den waterschout of den consul, doch met inachtneming van de voorschriften der van kracht zijnde reglementen.

Les commissaires maritimes ou es consuls vérifient, avant de procéder à l'enrôlement du marin, s'il est libre de tout autre engagement maritime, de ses obligations militaires et s'il n'est prévenu de quelque délit ou crime.

L'article 59 du code disciplinaire et pénal (loi du 5 juin 1928) punit d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de cinquante francs à cinq mille francs ou d'une de ces peines seulement, tout capitaine qui n'aura pas à bord notamment son rôle d'équipage.

D'après l'article 1^{er} du contrat d'engagement on entend par capitaine toute personne à qui est confié le commandement du navire ou qui l'exerce en fait.

Déjà l'article 9 de la loi du 21 juin 1849, formant le code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime, comprenait sous la dénomination d'officier, le capitaine, maître ou patron, et, pour qu'il n'y eût aucun doute sur la qualification de capitaine, M. Veydt, rapporteur de la loi du 21 juin 1849 a fait à la Chambre, pendant la discussion de cette loi, la déclaration suivante :

« Les expressions : capitaine, maître ou patron, sont constamment répétées dans un grand nombre d'articles du projet du gouvernement, toutes les fois qu'il s'agit du commandement d'un navire. La commission n'a maintenu qu'une seule expression : celle de capitaine. Pour le faire, elle s'est fondée d'abord, sur l'article 9 du projet lui-même qui déclare que les trois dénominations sont équivalentes, et ensuite, sur l'article 221 du code de commerce. Cet article dit une première fois : Le capitaine, maître ou patron, mais le rédacteur du code, dans les articles suivants, se borne à dire : le capitaine ou tout capitaine. Nous nous sommes autorisés de cet exemple. Il est donc bien entendu que le mot capitaine signifie le chef, le commandant de tout navire marchand ou bateau de pêche ».

Les diverses obligations indiquées ci-dessus sont généralement imposées aux capitaines de navires par toutes les nations maritimes.

A l'étranger, le rôle d'équipage doit être visé par nos consuls ou y inscrivent, sur la déclaration du capitaine, les mutations survenues dans l'équipage (Arrêté Royal du 11 mars 1857).

Comme il est dit plus haut, le rôle d'équipage est la liste générale de tous les gens de mer employés à bord d'un navire, dressée par les commissaires maritimes et contenant mention de leurs grades, appointements et salaires. Les capitaines, maîtres ou patrons de tous bâtiments ou embarcations exerçant une navigation maritime, sont tenus de présenter au bureau du commissariat maritime, la liste des gens de mer qu'ils ont engagés, pour être inscrits sur le rôle d'équipage dont un double doit rester déposé au commissariat. La liste porte les noms, prénoms, date et lieu de naissance, numéro matricule, qualité et domicile de chaque marin. Les divers actes de l'état civil passés à bord sont insérés dans ce document qui constate

De waterschouten en de consuls vergewissen zich, alvorens over te gaan tot de aanmonstering van den zeeman, of hij vrij is van elke andere verbintenis wegens scheepsdienst of van zijne militaire verplichtingen en of hij niet beticht is van eenig wanbedrijf of eenige misdaad.

Artikel 59 van het tucht- en strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij (Wet van 5 juni 1928) straft met gevangenisstraf van acht dagen tot drie maand en met geldboete van vijftig frank tot vijf duizend frank of met een van die straffen alleen, elke kapitein die namelijk zijn monsterrol niet aan boord heeft.

Volgens artikel 1 van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst verstaat men door kapitein elke persoon aan wien het bevel van het schip is toevertrouwd of die dit bevel feitelijk voert.

Artikel 9 van de wet van 21 juni 1849 houdende tucht en strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij, bevatte reeds onder de benaming van officier, de kapitein, meester of schipper, en omdat er geen twijfel zou bestaan nopens den titel van kapitein, heeft M. Veydt, verslaggever van het wetsvoorstel gedurende de bespreking de volgende verklaring gegeven :

« De uitdrukkingen : kapitein, meester of schipper, worden in een groot aantal artikelen van het voorstel, ingediend door de regering, herhaald zoo dikwijls het gaat over het bevel van het schip. De commissie heeft « maar eene uitdrukking behouden : deze van kapitein. Om het te doen, heeft ze haar eerst gesteund op artikel 9 van het voorstel zelf, hetwelk zegt dat de drie benamingen dezelfde waarde hebben, en, vervolgens op artikel 221 van het wetboek van koophandel. Dit artikel zegt een eerste maal : de kapitein, meester of schipper, doch in de volgende artikelen, vergenoegt de opsteller van het wetboek zich met te zeggen : de kapitein of elke kapitein. We hebben ons op dit voorbeeld gesteund. « Het is dus wel verstaan dat door het woord kapitein wordt beteekend : de overste of bevelhebber van elk handels- of visschersvaartuig ».

De hierboven aangehaalde verplichtingen zijn in het algemeen opgelegd aan de zeekapiteins door alle zeemogendheden.

In den vreemde moet de monsterrol geviséerd worden door onze consuls, dewelke, volgens de verklaringen van den kapitein, daarop de veranderingen welke in het personeel zijn aangebracht moeten aantekenen.

Zooals hooger gezegd is de monsterrol eene lijst van al de zeelieden gebezigd aan boord van het schip, opgemaakt door den waterschout en melding makende van hunne hoedanigheid, wedde en loon. De kapiteins van alle vaartuigen die de zeevaart uitoefenen, zijn gehouden de lijst van al de zeelieden door hen aangemonsterd aan den waterschout voor te leggen ten einde ingeschreven te worden op de monsterrol waarvan een dubbel neergelegd wordt op het waterschoutsambt. De lijst vermeldt den naam, de voornamen, de plaats en den datum van geboorte, het stamboeknummer, de hoedanigheid en de woonplaats van elken zeeman. De verschillende akten van den burgerlijken stand worden opgenomen in de monsterrol; daarop wordt

également le dépôt des testaments.

Le rôle d'équipage garanti les intérêts des armateurs en ce qu'il permet de prouver les ruptures du contrat d'engagement, si onéreuses lorsqu'elles ont lieu dans les pays transatlantiques où il est très difficile et souvent même impossible de remplacer les marins qui rompent leur contrat. Il empêche le marin de se soustraire aux obligations que lui imposent les lois sur la milice; il met obstacle à l'embauchage des marins et des pêcheurs; il sert de base au registre matricule général de la marine marchande, qui permet de suivre les marins dans toute leur carrière, et d'établir le montant des retenues à faire sur la solde de chacun au profit de la caisse de secours et de prévoyance en faveur des marins naviguant sous pavillon belge; il permet de vérifier si les navires ont à bord le nombre d'hommes imposé par les règlements sur la sécurité des navires.

C'est pour ces divers motifs, qu'en ce qui concerne le rôle d'équipage, les bateaux et chaloupes de pêche ont été assimilés aux navires de commerce.

Le rôle d'équipage est d'une importance telle pour l'ordre public, pour les intérêts des armateurs et des marins eux-mêmes, que chez toutes les nations maritimes, tout navire, quel qu'il soit, allant à la mer, est obligé d'en avoir un à bord. *Bédaride*, dans son commentaire du livre II du code de commerce, dit ce qui suit :

« Le code de commerce s'en réclame, pour constater l'engagement des gens de mer, au rôle d'équipage. Ce rôle est rédigé par un fonctionnaire public qui n'y inscrit les conditions de l'engagement qu'après s'être assuré de l'accord des parties intéressées par une comparaison et un interrogatoire; il a donc tous les effets d'un acte public, comme il en a tous les caractères : la foi qui lui est due est poussée à tel point qu'on ne saurait exciper contre les matelots des modifications qu'ils auraient ultérieurement consenties, fussent-elles constatées par écrit. L'état de dépendance dans lequel se trouve le matelot vis-à-vis du capitaine ou du propriétaire a fait craindre un abus d'influence, et on n'a dû voir dans ces modifications portant sur le taux des loyers, qu'une violence morale à laquelle le matelot n'a pas cru devoir et pouvoir résister ».

« Il importerait peu que la contre-lettre fût antérieure ou postérieure au rôle d'équipage, elle serait radicalement nulle et sans effets, par cela seul qu'elle n'aurait pas été consentie devant le commissaire des classes, (en Belgique, le commissaire maritime) et que sa teneur n'en aurait pas été inscrite sur le rôle d'équipage ».

Les formalités très simples auxquelles le rôle d'équipage donne lieu ne peuvent être et n'ont jamais été considérées comme des entraves à la liberté commerciale.

Il est interdit aux commissaires maritimes de régler les conditions des engagements et d'exercer aucune autorité à cet égard; ils doivent laisser une entière liberté aux capitaines et aux gens de mer de faire entre eux telles conventions qu'ils jugent à propos dans le cadre de la loi sur le contrat d'engagement maritime.

ook melding gemaakt van de afgifte van testamenten.

De monsterrol verzekert de belangen van de reeders daar zij toelaat het verbreken van de overeenkomst te bewijzen dat zoo nadeelig is vooral wanneer het plaats heeft in de transatlantische landen, waar het soms moeilijk, om niet te zeggen onmogelijk is, de kontraktverbrekers te vervangen. Zij belet den zeeman zich te onttrekken aan de verplichtingen opgelegd door de militiewetten, zij stelt een hinderpaal tegen de abnormale aanwerving van zeelieden en visschers, en dient tot basis aan het algemeen stamboek der koopvaardij, hetwelk toelaat de zeelieden gedurende gansch hunne loopbaan te volgen, en tot het vaststellen van het bedrag der bijdragen te storten ten voordeele van de Hulp- en Voorzieningskas voor Zeevarenden onder Belgische vlag; zij laat ook toe na te gaan of het aantal zeelieden vastgesteld bij de reglementen op de veiligheid der schepen zich wel aan boord bevinden.

Het is om die verschillende redenen dat de visschersvaartuigen voor wat aangaat de monsterrol gelijkgesteld werden met de handelsvaartuigen.

De monsterrol is van zulk een groot nut voor de openbare orde, voor de belangen van de reeders en van de zeelieden zelf, dat bij alle zeemogendheden, elk schip dat de zeevaart uitoefent gehouden is eene monsterrol aan boord te hebben. *Bédaride* in zijne toelichting van Boek II van het wetboek van koophandel, zegt het volgende :

(Vertaling) Het wetboek van koophandel verwijst tot vaststelling van de aanmonstering der zeelieden naar de monsterrol. Deze rol is opgesteld door een openbaren ambtenaar, die er de voorwaarden der aanmonstering slechts in opneemt na zich vergezocht te hebben, over het akkoord der betrokkene partijen door een ondervraging; ze heeft dus al de gevolgen van een openbare akte, zoals ze er al de hoedanigheden van heeft : de waarde die er wordt aangehecht, is zoover gedreven dat men tegen de matrozen geene veranderingen zou kunnen inbrengen die ze vroeger zouden aangenomen hebben, al waren ze ook bij geschrifte vastgesteld.

De staat van afhankelijkheid waarin de zeelieden zich bevinden tegenover den kapitein of den eigenaar heeft een misbruik van invloed doen vreezen en in die veranderingen van het bedrag van het loon heeft men enkel maar een zedelijk geweld, waaraan de matrozen niet dachten te kunnen of mogen weerstaan, moeten inzien.

Ook ware het van weinig belang dat de tegenbrief opgesteld ware vóór of na de monsterrol, hij ware nietig en zonder gevolg, door het feit zelf dat hij niet vóór den waterschout ware vastgesteld en dat de inhoud ervan van niet opgenomen ware op de monsterrol. De eenvoudige formaliteiten verbonden aan de monsterrol kunnen of mogen niet aanzien worden als hinderpaal voor de handelsvrijheid. Het is aan de waterschouten verboden de voorwaarden van aanmonstering te regelen en van eenige macht uit te oefenen nopens de aanmonstering, ze moeten aan de kapiteins en de zeelieden de geheele vrijheid laten overeenkomsten te treffen, doch zonder dat deze in strijd zijn met de bepalingen van de wet op de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst.

Le rôle d'équipage sert également à constater la nationalité du navire et des gens de l'équipage; son absence exposerait les navires de commerce et les bateaux de pêche aux conséquences les plus graves.

« Il n'est pas possible, dit *Beaussant*, dans son recueil de lois maritimes, de naviguer sans rôle d'équipage, à moins de s'exposer à de grands dangers; son défaut même peut constituer la preuve de la piraterie ».

Les puissances maritimes considèrent le rôle d'équipage comme un document d'une impérieuse nécessité.

Voici ce qu'écrit *Ortolan* dans son ouvrage intitulé : « *Diplomatie de la mer* » :

« Le pavillon est le signe distinctif apparent de la nationalité d'un navire. Chaque Etat a le sien, sous lequel naviguent ses citoyens et qui ne peut être usurpé sans sa permission quand on en vient aux preuves réelles; mais ce signe distinctif ne peut être le seul; car, s'il en était ainsi, il serait bien facile de déguiser la nationalité d'un bâtiment ».

« C'est dans le but d'une constatation évidente de cette nationalité qu'ont été constitués les papiers de bord ou lettres de mer dont tout navire de commerce doit être pourvu ». Ces papiers sont susceptibles de varier suivant la destination du bâtiment et l'objet de son commerce. Beaucoup ne concernent que son régime intérieur, la bonne gestion du capitaine et du subrécargue, leurs obligations envers leurs armateurs, ceux qui sont essentiels et absolument nécessaires pour faire preuve de nationalité, sont assez généralement bornés par les auteurs et par beaucoup de traités de commerce et de navigation, au suivants : Le passeport ou patente de navigation, le rôle d'équipage, le contrat d'achat ou titre de propriété, et les lettres de naturalisation du capitaine ».

Hautefeuille, dans son livre des droits et des devoirs des nations neutres émet la même opinion.

On verra, par ce qui précède, qu'il est impossible de songer à dispenser les navires de mer d'un rôle d'équipage; le remplacement de ce document par un contrat passé entre les armateurs, les capitaines et les équipages, dont l'authenticité ne serait pas certifiée par l'autorité maritime, serait considérée comme de nulle valeur.

PAQUEBOTS OSTENDE-DOUVRES.

Départs journaliers :

d'Ostende à 11 h. 5 et à 15 h. 55;

de Douvres à 12 h. 30 et à 17 h.

Service quotidien de nuit, du 27 juin au 20 septembre :

départ d'Ostende à 1 h. 40; de Douvres à 1 h.

Services spéciaux en été, le samedi :

départ d'Ostende à 7 h. 30, du 11 juillet au 12 septembre;

départ d'Ostende à 9 h. 30, du 23 mai au 19 septembre;

départ de Douvres à 10 h., du 27 juin au 5 septembre;

départ de Douvres à 14 h. 20, du 23 mai au 12 septembre.

Les 14 et 15 août, à l'occasion de l'Assomption, émission de billets d'excursion à prix réduits, vers Douvres et Londres, valables 15 jours.

Réduction sur prix de transport aller-retour d'automobiles.

De monsterrol dient ook om de nationaliteit van het schip en der bemanning te doen vaststellen, hare afwezigheid zou de handels- en visschersvaartuigen blootstellen aan de grootste gevolgen.

« Het is onmogelijk, schrijft *Beaussant*, in « *Recueil des lois maritimes* », te varen zonder monsterrol, zonder zich bloot te stellen aan de grootste gevaren, zijne afwezigheid zelf kan aan zeeroof doen verdenken ».

De zeemogendheden aanzien de monsterrol als een document van overgrote noodzakelijkheid.

Ziehier wat *Ortolan* schrijft in zijn werk « *Diplomatie de la mer* » :

« De vlag is het duidelijk kenteeken van de nationaliteit van het schip. Elke Staat heeft het zijne, onder hetwelk zijne burgers varen en hetwelk niet mag aangenomen worden zonder de toestemming van den Staat, doch dit kenteeken mag niet het eenige wezen, daar indien het zoo ware, het heel gemakkelijk zou zijn de nationaliteit van het schip te maskeeren ».

« Met het doel een betrouwbare vaststelling dezer nationaliteit te hebben werden de scheepspapieren of zeebrieven ingesteld, waarvan elk handelsvaartuig moet voorzien zijn ».

« Deze documenten kunnen verschillen volgens de bestemming van het schip of het doen van zijnen handel. Vele hebben betrek op de goede zaakwaarneming van den kapitein en den opzichter der lading, hunne verplichtingen jegens de reeders; doch de voornaamste en hoofdzakelijke om de nationaliteit vast te stellen, zijn gewoonlijk beperkt door de schrijvers en vele handels- en scheepvaartverdragen, tot de volgende : de zeebrieven, de monsterrol, het bewijs van eigendom van het schip, en de bewijzen van burgerschap van den kapitein ».

Hautefeuille in zijn werk « *Des Droits et des Devoirs des nations neutres* » is van de zelfde meening.

Door het voorgaande kan men zich vergewissen dat het onmogelijk is de schepen van eene monsterrol te ontslaan, het vervangen van dit stuk door eene overeenkomst tusschen de reeders, de kapiteins en de bemanningen en waarvan de echtheid niet zou bevestigd zijn door de scheepvaartoverheid, zou als zonder waarde aanzien worden.

PAKETBOOTEN OOSTENDE-DOVER.

Dagelijkse afvaarten :

uit Oostende te 11 u. 5 en te 15 u. 55;

uit Dover te 12 u. 30 en 17 u.

Dagelijkse nachtdienst, van 27 Juni tot 20 September :

afvaart uit Oostende te 1 u. 40 en uit Dover te 1 u.

Bijzonder Zomerdiensten, op Zaterdag :

afvaart uit Oostende te 7 u. 30, van 11 Juli tot 12 Sept.;

afvaart uit Oostende, te 9 u. 30, van 23 Mei tot 19 Sept.;

afvaart uit Dover te 10 u., van 27 Juni tot 5 Sept.;

afvaart uit Dover te 14 u. 20, van 23 Mei tot 12 Sept.

Op 14 en 15 Oogst, ter gelegenheid van O. L. V. Hemelvaart, uitgifte van uitstapkaartjes tegen verminderde prijzen, naar Dover en Londen, geldig 15 dagen.

Vermindering op vervoerprijs heen en terug voor motorrijtuigen.